



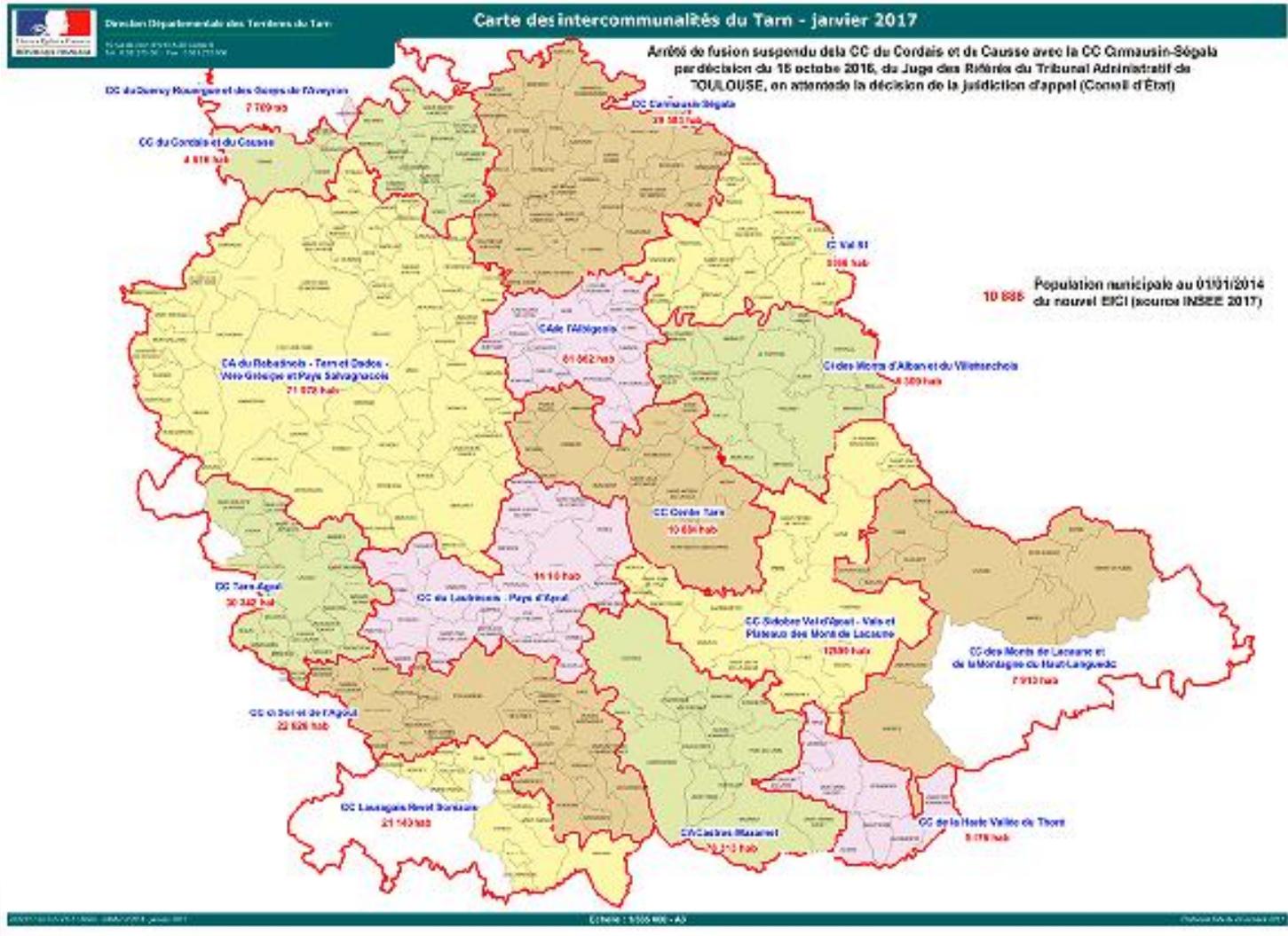
Le plan d'actions des mobilités développé depuis 2017

**par la communauté d'agglomération
de l'Albigeois**

Conférence des mobilités
Dax – 6 novembre 2019



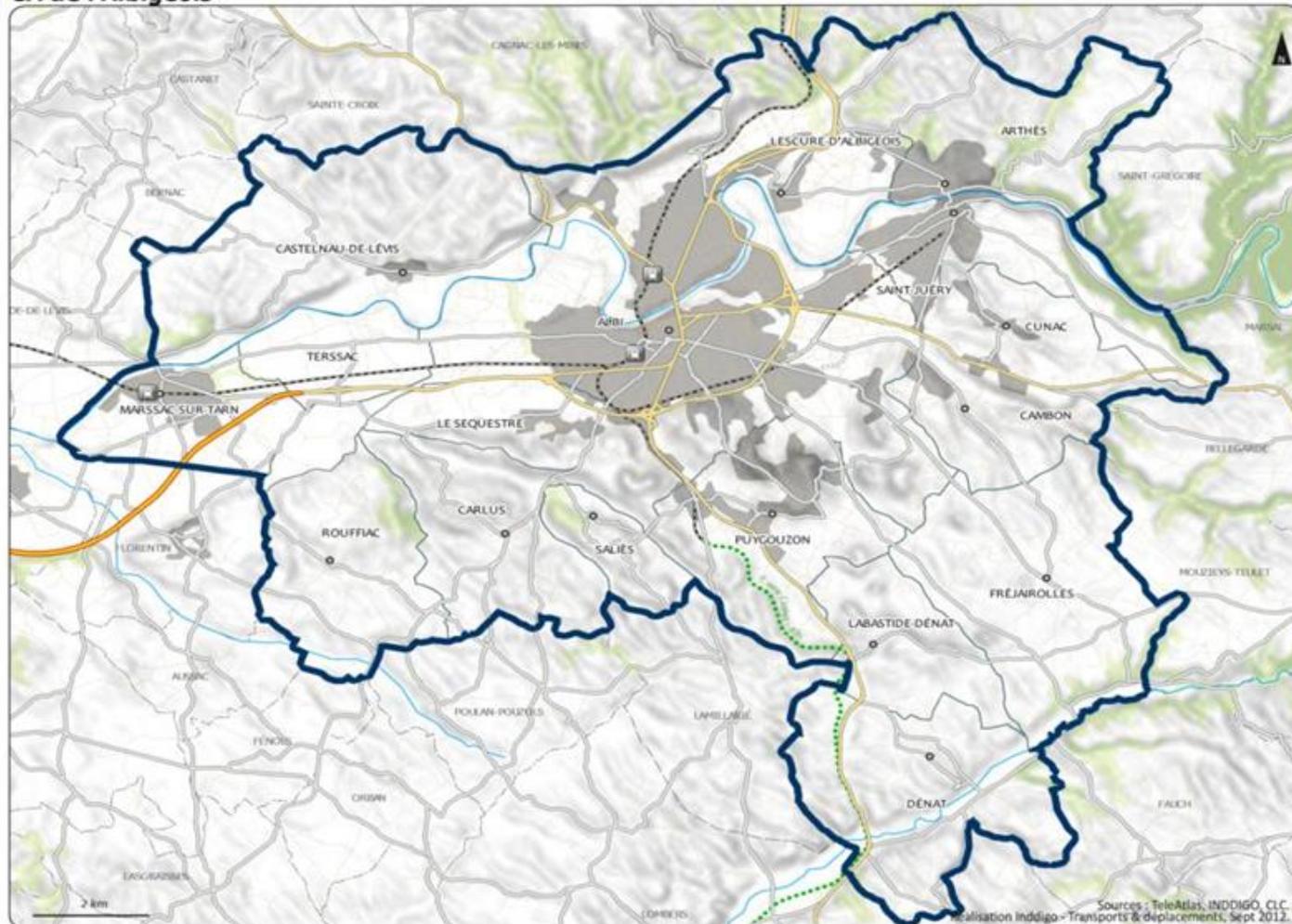
Carte des intercommunalités dans le Tarn



Le territoire de la communauté d'agglomération

Un territoire structuré avec le relief
84 000 hbts (dont 51 000 à Albi) sur 208 km²

 CA de l'Albigeois



Le contexte de l'élaboration du PDU volontaire du Grand Albigeois

Une problématique historique de déplacements

- => Des coupures naturelles (rivière Tarn) et physiques (voies ferrées)
- => Un contournement de la ville centre (rocade) non achevé en 2010
- => Des difficultés de circulation relativement importantes dans le centre-ville

Une Agglomération récente créée en 2003

Des actions déjà engagées en matière de mobilité

- => Forte extension du réseau de transport entre 2005 et 2007
- => Un SCOT ambitieux en matière de transports collectifs
- => Une démarche d'Agenda 21 et un schéma directeur cyclable de la ville-centre (Albi)
- => Une amorce de politique de parcs de co-voiturage et parcs-relais
- => L'ouverture de sentiers de randonnée

Une volonté politique forte de s'engager dans un PDU volontaire en 2010

- => Coordonner les actions engagées
- => Avoir une vision à moyen / long terme
- => Dans une logique de transversalité et sur l'ensemble des communes du territoire

Les phases du projet

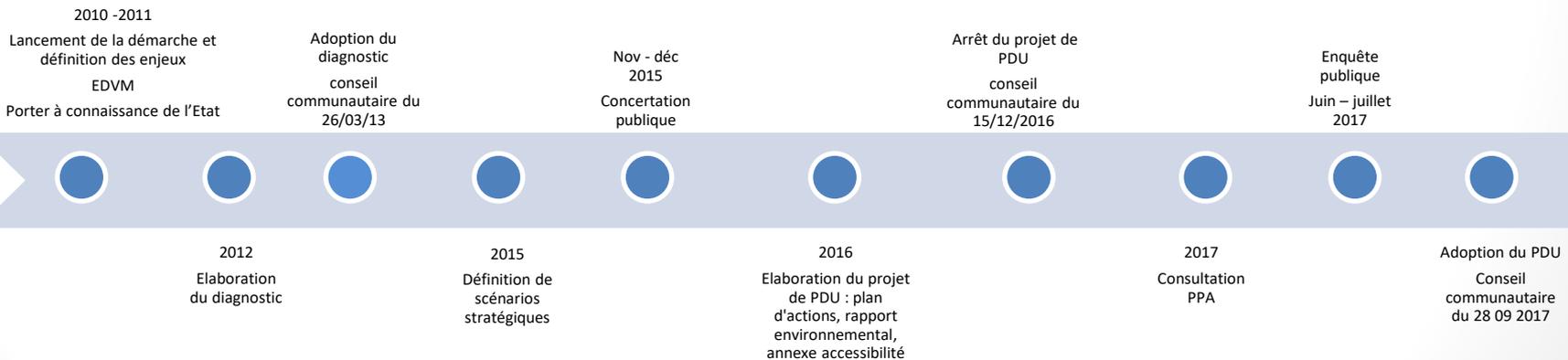
2011 : Enquête Déplacements – Enjeux de l'Agglo et de l'Etat

2012 – 2013 : Diagnostic

2015 - Scénarios et concertation publique

2016 - Plan d'actions et arrêt du projet de PDU

2017 – Consultation des PPA, enquête publique et adoption du PDU



Partenaires institutionnels et concertation publique

Partenaires : Etat, Région, Département, Communes, ADEME

Concertation publique :

Réalisée sur le scénario retenu sous forme d'ateliers tournants

- Atelier circulation / stationnement
- Atelier transports collectifs et intermodalité
- Atelier déplacements doux

Moment de partage du scénario, d'informations, d'explications, d'écoute des usagers et des associations, mais aussi de promotion des offres existantes.

Peu de retours via le formulaire internet



L'approche multimodale du PDU

Un PDU équilibré adopté en 2017 qui s'appuie sur le développement de modes alternatifs à la voiture par :

- L'amélioration des services à la mobilité : transports collectifs, services vélos, mobilité partagée (co-voiturage, ...);
- Une réorganisation de l'espace public : partage de la voirie, organisation du stationnement, sécurisation des déplacements, politique d'incitation et de valorisation, accessibilité.

=> 36 actions opérationnelles : vélos, marche, transports, mobilité partagée, voirie, aménagement de l'espace, stationnement

Les composantes du scénario

Développement d'alternatives

Développement de l'intermodalité entre bus, cars, vélos, train : création de pôles d'échanges, tarification

Développement de l'offre en transports collectifs

Développement de la pratique du vélo et de la marche sur le territoire

« Mobilité partagée » autopartage, covoiturage, services vélo

Organisation de la voirie : hiérarchisation et sécurisation des voies, partage de la voirie, réduction des vitesses

Organisation du stationnement sectorisation, tarification, usages, jalonnement

Organisation de l'espace

Gestion des flux et des volumes de marchandises sur le dernier kilomètre

Politique d'incitation et de valorisation des modes alternatifs

Accessibilité PMR

Usage plus rationnel de la voiture

Les modes alternatifs à la voiture deviennent attractifs

Baisse des flux

Développement de l'usage des transports collectifs

Baisse de l'usage de la voiture

Développement des modes doux

Fluidification de la circulation en zone urbaine

Baisse des risques routiers

Ambitions du PDU

- Déplacements en voiture – 10 000 / jour (soit près de – 10%)
- Bus + 64 %
- Vélo + 50 %

- GES -5,3 % (- 29% si on tient compte des évolutions technologiques)
- Consommation d'énergie – 7,5 % (- 20% si on tient compte des évolutions technologiques)

Dans un contexte démographique dynamique

84 000 => 100 000 hbts en 2030

Aménager un pôle d'échanges multimodal à la gare d'Albi-ville (étude en cours)

- Développer les **intermodalités** entre les transports collectifs, la marche et le vélo ;
- Améliorer les coordinations entre les **réseaux de transport** ferroviaire, interurbain et urbain ;
- Augmenter la fréquentation du réseau de bus ;
- Renforcer la **sécurité des piétons et vélos** aux abords de la gare ;
- Déplacer le **stationnement des autocars interurbains** de la place Jean Jaurès vers le secteur gare.

Un PEM qui s'inscrit dans une démarche de développement urbain de la ville d'Albi



Aménager de nouveaux parcs de co-voiturage et parcs-relais

3 parcs déjà réalisés – 4 en projet (échangeurs rocade)

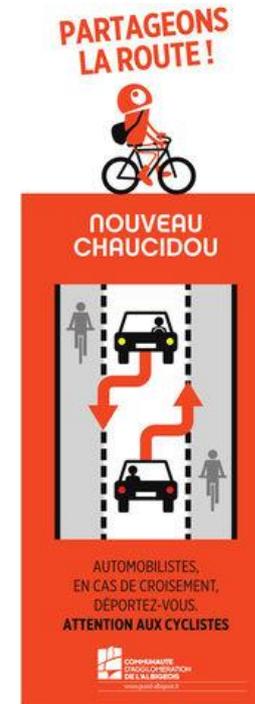


Développer le co-voiturage et l'autopartage (services) : question du rôle et des moyens d'action de la collectivité

Le vélo

Un schéma directeur cyclable communautaire adopté en 2013
Une pratique déjà relativement importante en 2011

Développement des infrastructures : bandes, pistes cyclables

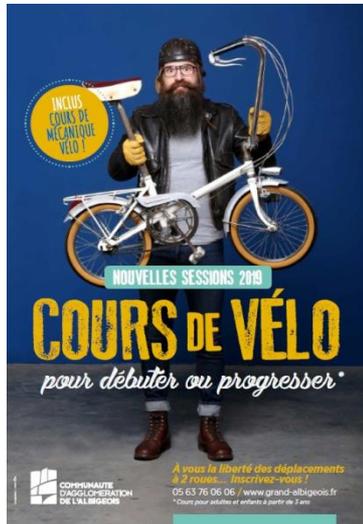


Expérimentation d'une voie express vélos en cœur de l'Agglomération (demande concertation)

Le vélo

Les services vélos :

Cours de vélo, ateliers de mécanique, bourse aux vélos, prêt de vélos aux étudiants et agents de l'Agglo
Projet de maison du vélo

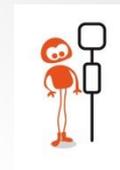


La marche

Réalisation d'un schéma directeur piéton



Transports collectifs : l'évolution de l'offre



- Simplification d'itinéraires de certaines lignes - Suppression de dessertes
- Renforcement des lignes principales pour assurer une ossature du réseau avec correspondances
- Développement des sites propres bus
- Projet d'expérimentation d'ouverture des services scolaires au public (communes rurales)
- Grille tarifaire actuelle très attractive mais complexe – projet de simplification + ticket virtuel – déploiement récent de la vente en ligne



Transports collectifs : l'information voyageurs

Une nécessité afin de rassurer et fidéliser les usagers.

- alertes SMS
- temps d'attente aux arrêts et calculateur d'itinéraire temps réel Google Maps



- bornes d'information voyageurs aux arrêts les plus fréquentés
- annonces sonores et visuelles dans les bus
- installation d'écrans à bord des bus



Le transport à la demande

- Lignes 100% TAD sur les communes les plus rurales – renforcé en 2015
- TAD de substitution aux lignes régulières aux heures creuses
- TAD de substitution le samedi et vacances scolaires

Fonctionnement en lignes virtuelles (horaires et points d'arrêts fixes)

Réservation au plus tard ½ journée avant le déplacement par téléphone ou internet

Déplacements communes / centre-ville Albi => expérimentation de bourg à bourg en projet

Quelques questions sur le TAD :

- quel est le public visé ?
- quels types de déplacement ? bourg à bourg, bourg ville-centre, bourg équipements/services
- quel type de TAD (zonal, prise en charge au domicile, virtuel, horaires libres, fixes) ?
- coût, gestion, mode d'exploitation (régie, taxis, transporteurs)
- tarification



Le stationnement et la circulation

Une offre de stationnement importante en centre-ville
Privilégier le stationnement en ouvrage : 4 parcs
Extension du stationnement payant



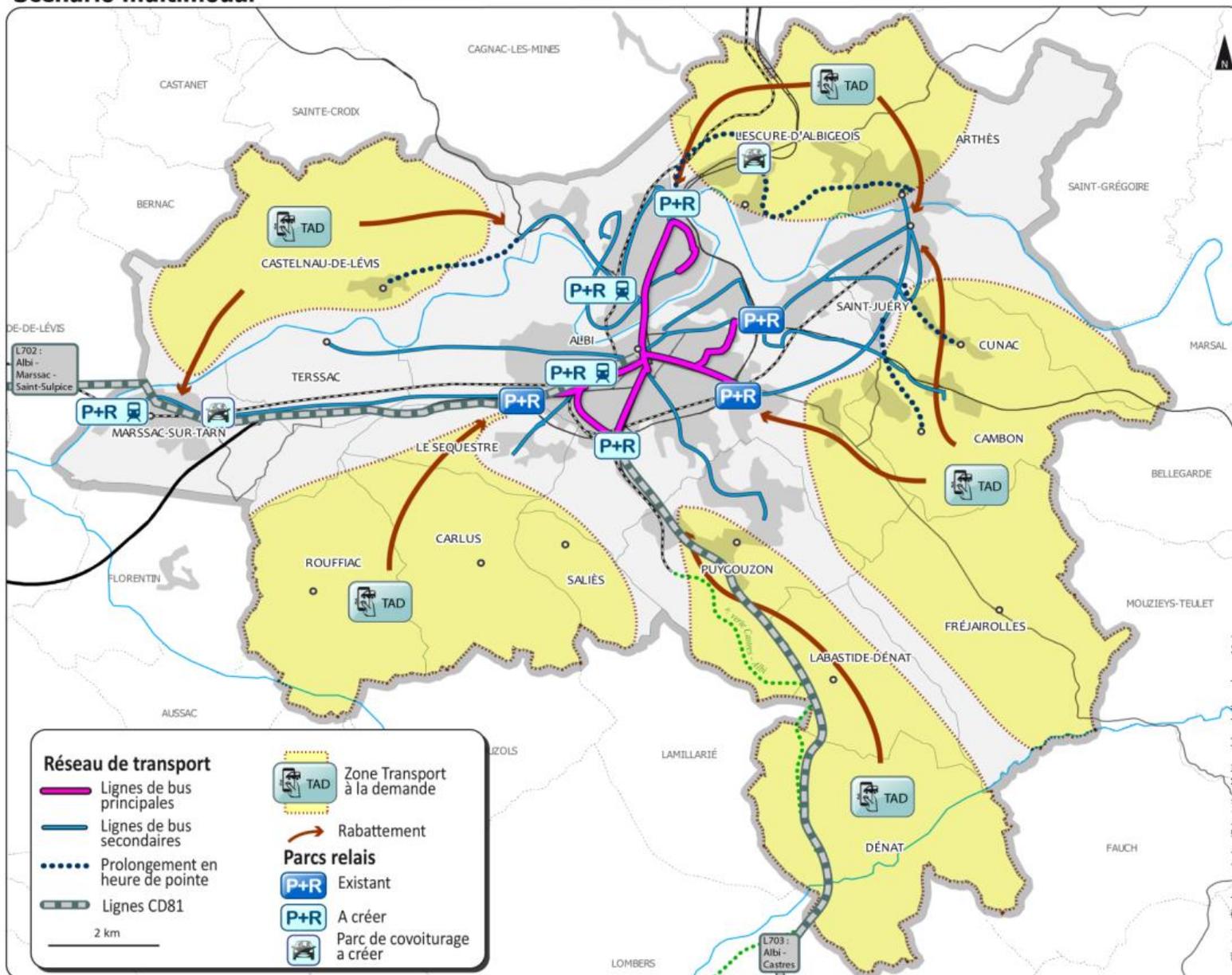
Sécuriser les entrées de bourgs

Hiérarchiser le réseau viaire

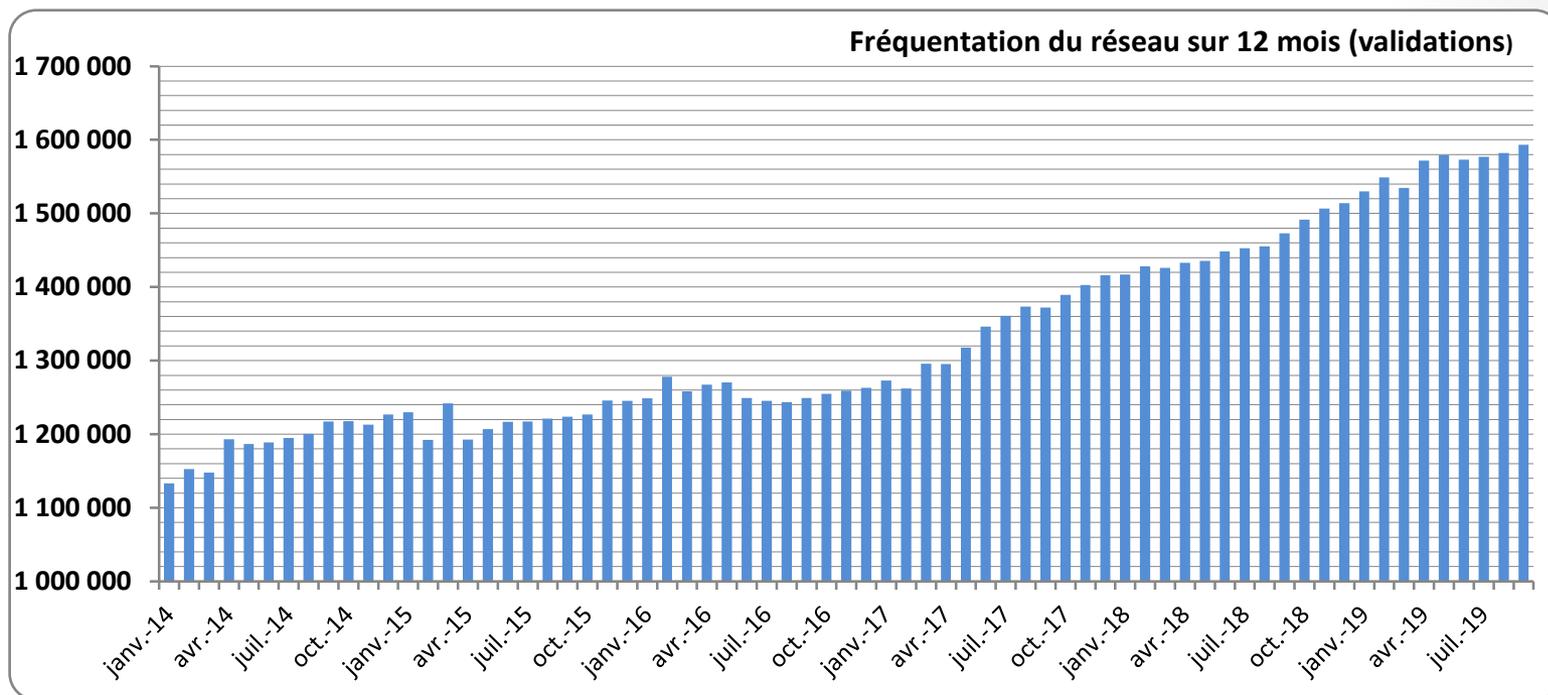
Aménager des zones 30 dans les centres-villes et centres-bourgs



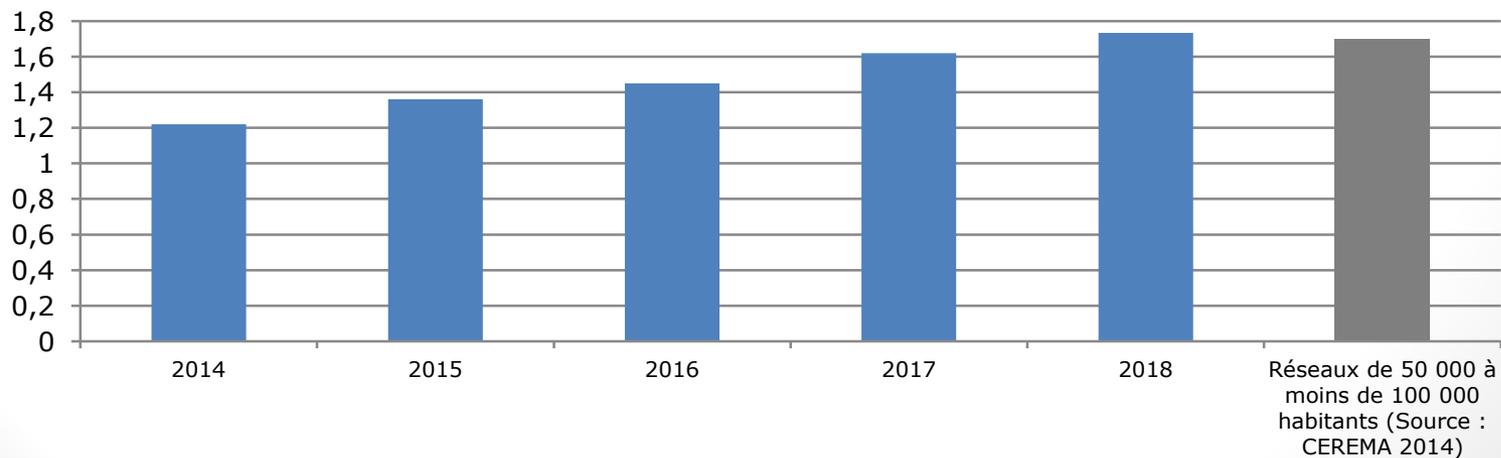
Scénario multimodal



Réseau de transport : les premiers résultats

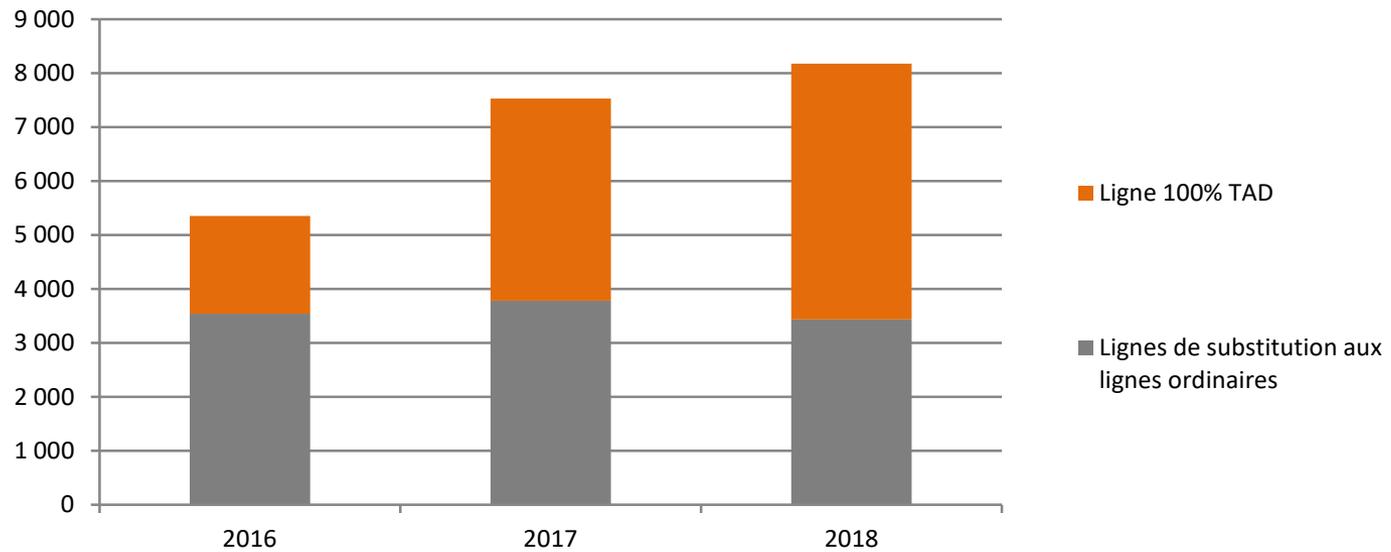


Historique de l'occupation des bus (voyages/km)



TAD : les premiers résultats

Validations TAD



En conclusion,

La démarche PDU et la question de la mobilité en général
pour le Grand Albigeois a permis de :

Réfléchir, pour les élus et les services

=> à l'échelle du territoire communautaire (et non seulement communal)

=> dans une logique globale de mobilité (voirie, transport, urbanisme, déplacements doux, habitat, stationnement)

=> à moyen et long terme

Assurer une cohérence entre les divers documents de planification : SCOT, PLUi, ANRU, PLH, schéma directeur cyclable, schémas directeurs d'accessibilité (ERP et transport), PCAET

Coordonner les actions multiples déjà engagées et celles en cours

Définir et planifier des actions simples, pragmatiques et acceptables par nos concitoyens

Etablir ou renforcer les liens avec les autres AO ou acteurs du territoire

Agir efficacement afin de faire évoluer durablement le comportement des citoyens en terme de mobilité.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Mes coordonnées : stephane.jammes@grand-albigeois.fr